

González, José Fernando

Movilidad, Medio Ambiente y Espacio Público en la Ciudad de Buenos Aires. Por una sociedad sin prisas

V Jornadas de Sociología de la UNLP

10, 11 y 12 de diciembre de 2008

Cita sugerida:

González, J.F. (2008). Movilidad, Medio Ambiente y Espacio Público en la Ciudad de Buenos Aires. Por una sociedad sin prisas. V Jornadas de Sociología de la UNLP, 10, 11 y 12 de diciembre de 2008, La Plata, Argentina. En Memoria Académica. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.6109/ev.6109.pdf

Documento disponible para su consulta y descarga en **Memoria Académica**, repositorio institucional de la **Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE)** de la **Universidad Nacional de La Plata**. Gestionado por **Bibhuma**, biblioteca de la FaHCE.

Para más información consulte los sitios:

<http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar>

<http://www.bibhuma.fahce.unlp.edu.ar>



Esta obra está bajo licencia 2.5 de Creative Commons Argentina.
Atribución-No comercial-Sin obras derivadas 2.5

Movilidad, Medio Ambiente y Espacio Público en la Ciudad de Buenos Aires.

Por una sociedad sin prisas.

José Fernando González - fergon221284@hotmail.com
Estudiante de Sociología (UBA)

Resumen

En la presente ponencia trataremos sobre la problemática actual de la movilidad en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La consideramos un asunto de máxima importancia que aún no ha sido analizado profundamente desde la sociología, quedando (por lo general) en manos de arquitectos e ingenieros, sin lograr un enfoque interdisciplinario.

En consecuencia, nos proponemos realizar un abordaje amplio que permita tratar la cuestión de la movilidad en su relación con el medio ambiente y el espacio público. Desde una concepción del territorio como un espacio dinámico, que es disputado por diversos intereses, analizaremos las huellas que en él van dejando los distintos modos de transporte. En ese proceso el automóvil marca una acentuación de la ruptura en la relación sociedad-naturaleza. Así, podremos ver los efectos que tiene el automóvil sobre el medio ambiente global y el urbano. En el último caso se aprecia también las desigualdades en la utilización del espacio público. Por último, pondremos en discusión las medidas que se intentan tomar desde la actual gestión del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para disminuir la utilización de vehículos particulares, las cuales están en elaboración y en discusión.

Introducción

En las grandes ciudades del mundo se está librando una batalla crucial, la ofensiva es contra el automóvil, especie de Dios moderno, que se comporta al mismo tiempo como un verdugo. “Bajo la religión del auto millones de seres humanos anestesiados por la publicidad, creen encontrar prestigio, libertad de movimiento, y sobretodo, poder” (Toledo, 2002: 10). La irracionalidad de la lógica capitalista se expresa con toda su fuerza en ésta mercancía, que ha acentuado la ruptura de la relación entre la sociedad y la naturaleza¹.

Con el fin de analizar la incidencia de la utilización del automóvil en esa relación, tomaremos distintos ejes, que nos permitirán examinar las diferentes formas en que tal

¹ “La cuestión no es sociedad y naturaleza como si se tratara de dos cuerpos independientes que rebotan uno contra otro. Se trata de la evolución, acelerada con velocidad asombrosa, de una antigua fisura en la relación de la humanidad con la naturaleza” (Kovel, 2005: 33).

quiebre se ha ido profundizando. En primer lugar, explicaremos la manera en que este producto actúa en los *mundos vitales*. El concepto es empleado por Joel Kovel, y utilizado para abordar el quiebre de los lazos con la naturaleza e interrogarnos cómo estos se anclan en la subjetividad. Luego observaremos la incidencia que este medio de transporte tiene en la configuración territorial del espacio urbano. Seguidamente, pasaremos a un nivel de análisis más global, evaluando los efectos que genera la industria automotriz sobre el medio ambiente. También veremos las consecuencias generadas por otras industrias conexas a la automotriz, sin las cuales ésta no tendría forma de existir. Llegaremos así a relatar los efectos perjudiciales que el automóvil genera en el medio ambiente urbano y por lo tanto en la salud de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires. Finalmente, plantearemos una reflexión sobre las medidas que se intentan tomar para cambiar este patrón de desarrollo, nocivo para la vida misma en la ciudad. Para esta reflexión compararemos la situación local con otras experiencias en el mundo.

Este trabajo intenta aportar algunos elementos, provenientes de la Ecología Política, a la discusión sobre el desarrollo urbano y su “sustentabilidad”. El mismo fue desarrollado en el marco de la materia “Ciencias Sociales y Medio Ambiente” de la carrera de Sociología de la Universidad de Buenos Aires (UBA)² y cuenta con las limitaciones propias de un trabajo monográfico, sin posibilidad de realizar una profunda investigación. Por ese motivo, las conclusiones presentadas deben ser tomadas como una primera aproximación a la temática.

La alteración de los mundos vitales.

Según Kovel “el mundo vital³ es, por decirlo así, lo que parece un ecosistema desde el punto de vista de los seres individuales que lo integran. Por consiguiente, los valores de uso que representan la utilidad de las mercancías están insertos en los mundos vitales y su punto de inserción se registra subjetivamente como deseo y objetivamente como complejo de necesidades” (Kovel, 2005: 68). Esta conceptualización nos puede ayudar a desnaturalizar la existencia de muchos productos que utilizamos y precisar cómo ellos fueron introducidos en nuestras vidas y en nuestros territorios.

² “Ciencias Sociales y Medio Ambiente”. Titular de Cátedra: Héctor Sejenovich. Jefa de Trabajos Prácticos Lic. Victoria D’hers. Ayudante de 1º Lic. Leandro Bonzi.

³ El término “mundo vital” es empleado por Joel Kovel (2005), en su narración sobre los efectos ecodestructivos que el capital introduce en la relación sociedad-naturaleza, pero la expresión original proviene del filósofo de la etnometodología Edmund Husserl

El automóvil puede ser pensado, en sus inicios, como un bien de distinción social. De este modo, cuando los medios de transporte existentes (ferrocarriles, tranvías, etc.) empezaron a ser masivos (es decir, utilizados por los sectores populares), poseer este vehículo permitió distanciarse de estos nuevos sectores. Así, luego de su aparición, asociada preferencialmente a las clases altas, se produce la masificación de su uso. Precisamente, “a partir de la segunda guerra mundial las clases trabajadoras en Europa y Estados Unidos fueron ascendiendo poco a poco hacia un consumo normalizado de mercancías: vivienda urbana, electrodomésticos, refrescos, comida industrial, cine, televisión y, por encima de todo, el automóvil y la posibilidad de autotransporte dentro de una red de carreteras cada vez más amplia” (Amigos de Ludd, 12: 2007). En la Argentina, el comienzo de este proceso se da posteriormente a que las clases trabajadoras (sobre todo industriales) pudieran alcanzar los derechos sociales y mejorar sus condiciones de vida, con el comienzo del periodo llamado “desarrollismo”. Este proceso de masificación del consumo fue necesario para sortear la crisis que la economía venía sosteniendo desde la Gran Depresión, y es un aspecto determinante del Estado de Bienestar. Acá podemos ver el nacimiento de la automovilidad a gran escala y su interrelación con la necesidad de un nuevo modelo de acumulación, basado en el consumo.

Es interesante, ver ahora las estrategias desplegadas para garantizar el consumo en general, y particularmente el de automóviles. Para esto, el capital tiene múltiples estrategias, una de ellas es la inaugurada (por lo menos en la industria automotriz) por Alfred Sloan⁴, quien introdujo el concepto de “obsolescencia programada” garantizando desde el mismo proceso de producción la futura demanda. Esto significa que bienes de larga duración se transforman en perecederos. El nuevo producto al cabo de un corto tiempo debe ser cambiado al no reunir las condiciones para seguir en uso. Estos requisitos se pueden dividir en dos grupos, los que remiten a cuestiones físicas (piezas frágiles; mantenimiento creciente en costos, etc), y los que refieren a la dimensión ideal (presentación de “nuevos” productos, con innovaciones que no son tales).

Otra de las estrategias utilizada por el capital, sin duda la más importante, es la actividad incesante de su industria publicitaria⁵. Observamos la publicidad de un nuevo modelo de la Marca de automóviles BMW. La misma parece confesar los objetivos a los que apunta: “Innovar significa ir más allá de los límites”⁶. El problema se presenta cuando esos límites

⁴ Director de General Motors S.A. de 1925 a 1955.

⁵ El anclaje real de esta maquinaria de publicidad esta en lo que hemos denominado dimensión ideal de la reducción de la vida útil del producto, basándonos en el texto de Sejenovich (sin fecha).

⁶ “Una coupé por encima de todo. Nuevo BMW X6. BMW presenta el primer y único Sport Activity Coupé. Innovar significa ir más allá de los límites. El nuevo BMW X6 combina la fuerza de la funcionalidad de un SAV

son los naturales. Los spots publicitarios muestran al automóvil como un objeto que da prestigio y libertad, pero no dice que “nos obliga a trabajar más y más para poder alimentarlo” (Galeano, 160: 1994).

Otro rasgo cultural definitorio de la relación del hombre con el automóvil, garantizando el éxito del segundo es del dominio del espacio y el tiempo a través del incremento de la velocidad de los coches. Esta superación de las dimensiones espacio-temporales es uno de los problemas centrales de la relación sociedad-naturaleza. “El significado del tiempo para el capital está ligado de cerca con su ruptura de la naturaleza” (Kovel, 2005: 75). En este ideal la vida pasa a ser vivida compulsivamente y por lo tanto alejada de los ciclos naturales. La racionalidad (irracional) del capital alcanza con el automóvil su dimensión más extraordinaria. Ejemplo de esta sinrazón es la tendencia a fabricar cada vez más autos que permiten violar sistemáticamente las velocidades máximas permitidas. Sin embargo, ningún gobierno del mundo incluye dentro de sus programas de seguridad vial la prohibición de construir autos con posibilidad de alcanzar estas velocidades. Estos autos requieren mayor potencia y mayor arranque, por lo que consumen mayor cantidad de combustible, siendo más contaminantes y depredadores. Así, no solamente se aumenta la velocidad de las máquinas, sino también de las personas.

La exaltación de la velocidad, no se detiene ni siquiera ante la escalofriante cifra de muertes que esta nueva enfermedad social arroja. “La Organización Mundial de la Salud nos informa que además del cáncer, las enfermedades cardiovasculares, las contagiosas y el SIDA, la otra causa principal de la muerte de seres humanos de hoy en día es el automóvil” (Toledo, 2002: 9). Otro dato más cercano a nuestra realidad es la cifra elaborada por la Asociación Civil “Luchemos por la vida” que contabilizó 8104 muertes por accidentes de tránsito en nuestro país, en el año 2007⁷.

En el contexto actual del capitalismo flexible, estas actitudes son eficazmente orientadas a adaptarse a las nuevas condiciones impuestas por el capital. Se da una correspondencia con las exigencias en el mundo del trabajo. Richard Sennett nos aclara que en la actualidad “...se les pide a los trabajadores que estén abiertos al cambio, que asuman un riesgo tras otro” (Sennett, 2000), que sean flexibles. Simultáneamente a los consumidores se les exige que se

(Sport Activity Vehicle) con la deportividad y elegancia de una coupé, Viví lo mejor de estos dos mundos: poder versatilidad y mucho espacio interior con líneas que fluyen armónicamente. (...) Esta vez innovar significa armonía. (...)” (Extraído de una publicidad del Diario Clarín)

⁷ Esta cifra se vuelve más alarmante, si se tiene en cuenta que el promedio diario de muertes asciende a 22 y el mensual a 676. En la ciudad de Buenos Aires la cifra anual es de 234. Cifras provisionales al 3/1/2008. Extraído de www.luchemosporlavida.org.ar

adapten a la oferta. Así las personas giran en una dirección antiecológica (Kovel, 2005: 69), dadas sus necesidades cambiantes (flexibles, para utilizar la palabra correcta).

Estas transformaciones no se expresan solamente en los patrones de conducta de las personas y en sus elecciones referentes al consumo, sino también, y de manera clara en los territorios que habitan las personas. De esto nos ocuparemos en el siguiente apartado.

Una batalla por el territorio

Carlos Gonçalves apunta que “las identidades colectivas implican (...) un espacio hecho propio por los seres que las *fundan*, vale decir, implican un territorio” (Gonçalves, 2001: 6). Surge aquí la idea de que cada sociedad a lo largo de su historia deja huellas en un espacio, marca la tierra, “se enraíza en bases ecológicas e identidades culturales” (Leff, 2005: 269). Por ese motivo el territorio “es el *locus* de las demandas y los reclamos de la gente en pos de reconstruir sus mundos de vida” (Leff, 2005: 270). “El *territorio complejo*, entendido como espacio material y simbólico de asentamiento y creación de la historia y la cultura, así como de la construcción de utopías colectivas y alternativas societales, es el punto de partida de la construcción de identidades y el lugar donde se forjan las comunidades de destino (...) el espacio de derechos, libertades y posibilidades para vivir y crecer en la propia cultura” (Ceceña, 2001: 7).

Entendido de esta manera, el territorio no puede ser visto a manera de algo estático, sino como el resultado de procesos sociales que le proporcionan dinamismo. En el caso de la Ciudad de Buenos Aires las determinaciones del formato que poseen sus diversos territorios están relacionadas con la historia de las políticas urbanas para la región. Estos planes y sus efectos fueron estudiados por un equipo de especialistas, que constituyeron el Consejo del Plan Urbano Ambiental⁸ (en adelante COPUA).

Buenos Aires “nació como una ‘ciudad planificada’, producto de un código urbanístico reglamentario que tuvo el rol de controlar las actividades religiosas, cívicas y productivas en los nuevos territorios” (COPUA, 20: 2000). Con la consolidación del Estado Nacional hacia finales del siglo XIX y el definitivo establecimiento de Buenos Aires como ciudad capital y portuaria, se comenzó a configurar el trazado de las líneas férreas en un solo

⁸Luego de la autonomización de la Ciudad de Buenos Aires en 1996 y de que se eligiera por voto popular al Jefe de Gobierno, quien era anteriormente delegado del Presidente, la Legislatura de la Ciudad aprobó una nueva Constitución, que estableció en su artículo 29 la necesidad de elaborar un Plan Urbano Ambiental con carácter de ley marco de las obras públicas y de la normativa urbanística. O sea, un instrumento capaz de dar un marco de coherencia a las acciones, vinculando la voluntad de los ciudadanos y sus organizaciones con las instituciones gubernamentales a los efectos de lograr un proyecto de ciudad compartido y posible de implementar. La ley 71, aprobada por la Legislatura en 1998, definió los alcances del PUA y de su organismo de ejecución el COPUA.

sentido desde y hacia el puerto, única salida de las mercancías en las que se basa el modelo vigente en esos tiempos, el Modelo Agroexportador (MAE). Vemos aquí que el asunto del transporte nunca fue menor en una ciudad que siempre se percibió como centro de la actividad nacional.

La ciudad del Primer Centenario (1910) se pensó en la trilogía “higiene, circulación, estética” (COPUA, 2000), de la que surgen las grandes avenidas diagonales desprendidas de la actual Plaza de Mayo, la Avenida 9 de Julio, y las dos Avenidas Costaneras. Durante mucho tiempo los planificadores de Buenos Aires creyeron ver más funcional a la ciudad con grandes avenidas que le otorguen conectividad vial⁹. Este plan está relacionado con el hecho de que “a los transportes tradicionales -trenes, tranvías y subterráneos (desde 1913)- se suma el colectivo (1928) en el ámbito de las nuevas redes viales y la difusión del automóvil” (COPUA, 2000: 24). Con el derrumbe del MAE, y el comienzo de la etapa de industrialización por sustitución de importaciones se promueve el asentamiento de los nuevos trabajadores industriales en las periferias, esto se vio facilitado por el abaratamiento de los viajes, producto de la nacionalización de los ferrocarriles. Durante el desarrollismo, y “en consonancia con las experiencias internacionales de la 2ª posguerra, el urbanismo porteño de las primeras décadas deviene planificación territorial. La ‘urbanización’ y la ‘industrialización’ como sinónimos de modernización, fueron algunas de las claves...” (COPUA, 2000: 25). De ese periodo surgen documentos importantes para entender este proceso¹⁰. Sin embargo, uno de ellos, “el Estudio Preliminar del transporte de la Región Metropolitana (1971-1972) único estudio integral hasta la fecha, que recomendaba el impulso al transporte público” (COPUA, 2000, 28), fue contradicho por las políticas implementadas en los últimos treinta años. El resultado fue el aumento del parque automotor y en consecuencia una expropiación total o parcial de los territorios que habitaban diferentes sectores sociales.

La concepción del territorio fue drásticamente modificada bajo la última dictadura militar. Se introdujo una enérgica reorientación con respecto a las ideas predominantes en materia de transporte urbano. Se impuso de manera radical un giro hacia el automóvil

⁹ Ver COPUA (2000: 24). Se crearon la Actual Avenida del Libertador, la Avenida General Paz (suerte de límite real entre la ciudad y la Provincia), Caminos de Cintura. Se crearon también los puentes Avellaneda, Uriburu y La Noria.

¹⁰ Son dos los documentos que destaca el COPUA. “La experiencia del Plan Director elaborado en 1938 (...), se instaló en 1948 en el seno de la Municipalidad de Buenos Aires, (...) y se aprueba en 1962” (COPUA, 2000: 26). El segundo documento fue el “Esquema Director año 2000, elaborado desde 1967 durante el gobierno militar de Onganía” (COPUA, 2000: 27), del que surgió el “Estudio Preliminar del transporte de la Región Metropolitana” (1971-1972).

privado, vehículo prioritario y predilecto. Las medidas adoptadas implicaron “una apropiación selectiva del espacio urbano, a favor de los propietarios de automóviles y en desmedro directo de los vecinos de las zonas afectadas” (Oszlak, 1991: 207) por la construcción de las autopistas. El golpe era también contra los no propietarios de autos, ya que en las vías creadas no se permitía la circulación del transporte público. Esta avanzada contra la forma de concebir el territorio por parte de los habitantes fue posible gracias a los altos niveles de represión y consecuente desarticulación de las organizaciones sociales. Para Antonio Brailovsky, quien fuera Defensor Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, estas obras se construyeron contrariando todas las opiniones de expertos en el tema, que “argumentaban que las autopistas congestionarían aún más el microcentro de la ciudad y aumentarían los problemas de contaminación atmosférica”. Pero “el alto costo de los peajes desalentó el uso masivo de las autopistas por lo cual su incidencia sobre la organización del espacio y la calidad del aire fueron prácticamente nulas” (Brailovsky y Foguelman, 1991:321). A pesar de ésta afirmación, entendemos los planes ejecutados por la administración militar como el inicio de un proceso perjudicial, tanto desde el punto de vista territorial y como del ambiental.

A partir de la instauración de un nuevo patrón de acumulación, caracterizado por la dominación global de los capitales financieros, se conforman lo que muchos autores llaman las “*ciudades globales*”. El crecimiento de las éstas ciudades, “responde, a su vez, a un proceso de descampesinización global, que el capital mundial aprovecha desarrollando nuevos procesos de extracción de recursos naturales y de producción agropecuaria, forestal y pesquera” (Barreda, 2007: 43), con sus efectos nefastos a nivel de la biósfera. Este formato de ciudad se hizo más visible en Buenos Aires en la década del noventa. Esta afirmación se ratifica al ver como en un contexto de ajuste estructural por parte del Estado en la mayoría de las áreas básicas (como salud y educación) “se han verificado por ejemplo, grandes inversiones en infraestructura de transporte y circulación con un fuerte impacto sobre la reestructuración de la Región Metropolitana de Buenos Aires” (Ciccolella, 1995). Siguiendo esta línea, la ciudad pasa a ser considerada un espacio *transitable* siendo incorporada a la red de circulación global de mercancías, lo cual no se condice con la idea de una ciudad que merezca ser habitada. Por eso nos parece preocupante cuando el Plan Urbano Ambiental quiera colocar a Buenos Aires dentro de esta categoría de ciudades¹¹.

¹¹ “Buenos Aires presenta condiciones para insertarse como “ciudad global”. Cuenta no sólo con un aceptable desarrollo de esos medios, sino también con una organización administrativo-financiera y con recursos humanos capacitados para generar y coordinar los procesos especializados que exige el sistema global” (Consejo del Plan Urbano Ambiental, 2000, 37). Sin embargo, en algunos aspectos se muestra ambiguo en esta intención, por ejemplo al referirse al Aeroparque Jorge Newbery se pone en duda la continuidad de su funcionamiento.

Estas conglomeraciones urbanas se articulan a través de lo que Andrés Barreda denomina la *red global de transporte*. Esto es, o “la telaraña de calles, carreteras y caminos que muestran las guías para conductores de vehículos. Pero además es una forma técnica de vida en la que ocurre el flujo de transportes y la oferta de numerosos servicios que facilitan estos flujos, la producción y el funcionamiento de una serie de industrias que crean los medios y vías de transporte, así como otras actividades e instalaciones que tienen que ver con los desechos que generan dichos flujos” (Barreda, 2007: 43). A partir de estas modificaciones en los territorios queda establecida “una estrecha conexión entre la organización del espacio urbano al servicio del tránsito rodado y el deterioro de las condiciones de vida en las ciudades” (García, 1999: 56).

Debido a esa merma en la calidad de la vida urbana, las clases medias y altas optan por emprender procesos de emigración hacia la periferia. De ésta manera se produce lo que Horacio Torres ha denominado la *suburbanización de las elites*. Este movimiento terminó de conformar el proceso abierto bajo la administración del Intendente Cacciatore, como uno de los más regresivos en términos territoriales y ambientales. Este fenómeno, nace con la difusión del automóvil, y es característico de las metrópolis norteamericanas¹². En cambio, no se manifiesta en Buenos Aires hasta la década del 80, asumiendo en los 90 su mayor apogeo¹³. En este desarrollo, las autopistas¹⁴ son un factor inductor, de la misma manera que lo fuera el ferrocarril para la suburbanización de los sectores populares. Sin embargo, a diferencia del primer proceso, el actual “movimiento hacia la periferia refuerza todavía más la dependencia del coche (...). No parece casualidad que fuera Henry Ford quien dijo: ‘resolveremos el problema de la ciudad abandonando la ciudad’” (García, 1999: 56). Esto se debe a que la separación de los espacios de la vivienda, la producción, el comercio y el ocio ha hecho mayores las distancias y con ello el tiempo se ha vuelto escaso. La velocidad ha adquirido valor. El automóvil ha sido el instrumento de mediación que ha disimulado los costes de esa separación. En ésta valorización se asientan los mecanismos utilizados por el capital para aumentar la demanda como hemos visto en la primera parte del trabajo.

¹² “En el proceso de suburbanización, típico pero no exclusivo de los Estados Unidos de América, la gente termina viviendo rodeada de árboles, en casa distantes entre sí. Ese modelo urbano sería favorable al medio ambiente si la gente no tuviera que recorrer grandes distancias para ir al trabajo con un altísimo consumo de combustible” (Azuela, 2004)

¹³ “En 1994 sólo 1450 familias vivían en estos nuevos desarrollos llegando en agosto de 1996 a 4000” (Torres, 1996). Información del Instituto de Capacitación de la Cámara Inmobiliaria Argentina.

¹⁴ Acceso Norte, su construcción empezó en 1960, e incluye varios ramales. Se distingue en su recorrido el surgimiento de Pilar como un complejo residencial de barrios cerrados. Acceso Oeste, recientemente completado, favorece el surgimiento de estos complejos en Moreno y Gral. Rodríguez. Acceso Sud, une Buenos Aires y La Plata, en este trayecto han surgido urbanizaciones cerradas en Berazategui. (Torres, 1996)

Pero no solo fueron necesarios los coches para que se de este proceso, ni hubiera alcanzado la magnitud actual solamente por las obras de infraestructura vial. También el capital solicita espacios en los que se construyan playas de estacionamientos (o veredas habilitadas para tal fin) y estaciones de servicios y limpieza de carros. Del mismo modo se produce la proliferación (sobre todo en las zonas habitadas por población de menores recursos) de depósitos para autos usados, secuestrados por las fuerzas de seguridad o robados (y toda la actividad ilegal relacionada). Todos estos requerimientos de la sociedad motorizada demandan un espacio y por lo general tienden a utilizar aquellos que los habitantes precisan para satisfacer otras necesidades.

Acá se hace innegable la disputa territorial que la automovilidad privada impone. Los territorios monopolizados, para satisfacer las nombradas necesidades, imponen una concepción del espacio público simplificada y empobrecida. Se jerarquizan múltiples necesidades, poniendo por encima de todas ellas la circulación, y menospreciando otros usos del espacio público, como pueden ser actividades culturales, recreativas, políticas, etc. que hacen a una vida social placentera (Kullock y Szklowin, 1994). Se llega así a observar aceras que hacen de calzada (para la circulación de coches por carga de combustible, por la entrada y salida a los estacionamientos, etc.). Espacios públicos que son utilizados de estacionamiento. Cementerios de autos en cercanías a lugares sobrepoblados, donde los niños realizan actividades recreativas al no contar con otro lugar. Carriles preferenciales para la bicicleta que no son tal por la dimensión que alcanza el tráfico de autos, etc.

Un caso parecido se da con los espacios verdes, al necesitarse cada vez más asfalto para circular, se tiende a eliminar de los territorios la dimensión recreativa que suelen tener estos sitios. No se tiene en cuenta, tampoco, la dimensión ecológica de estos lugares, que sirven de regulación hídrica, absorbiendo las aguas que el cemento rechaza. Pese a esta tendencia, últimamente parece que ha habido un crecimiento de la toma de conciencia respecto a la necesidad de recuperar estos usos del suelo. En nuestro caso, se planean construir corredores verdes, junto a algunas avenidas, que atenúen esta carencia.

En consecuencia tenemos territorios expropiados a sus habitantes y entregados al automóvil. Esta enajenación no sería posible sin lo analizado en el primer punto, cuyas consecuencias sobre el medio ambiente pasaremos a analizar.

Industria Automotriz y Medio Ambiente

Intentaremos aquí explicar algunos de los efectos globales que tienen la industria automotriz, y las actividades a ella relacionadas, en la relación sociedad-naturaleza

A pesar de que en los tempranos 70 se empezó a hablar de la necesidad de limitar el crecimiento, se produce una extraña paradoja: “en el Día de la Tierra del año 2000 se programó un coloquio entre Leonardo Di Caprio y Bill Clinton, quienes tuvieron una excelente charla acerca de la salvación de la naturaleza. El aniversario también suministró una ocasión ventajosa para informar los resultados de la ‘limitación del crecimiento’” (Kovel, 2005: 21). Se pudo observar que¹⁵:

- el consumo de petróleo creció de 16 millones a 73 billones de barriles por día,
- la población mundial que poseía un vehículo a motor casi se triplicó: de 246 a 730 millones.
- las emisiones humanas de dióxido de carbono crecieron de 3, 9 millones de toneladas métricas anuales hasta una cifra estimada en 6,4 millones.

Estas cifras nos permiten pensar, en primer lugar, en la relación existente entre el cambio en los patrones de movilidad y el del patrón energético (del carbón al petróleo). A decir de Barreda el descubrimiento de la eficiencia energética del petróleo y sus derivados conllevó una disminución de sustancias contaminantes por quema de combustibles. Pero esto se realizó a cambio del desmantelamiento (casi total en algunas partes del mundo), de vías férreas, en las que muchas personas podrían ser transportadas por una locomotora, y ésta ser movida por electricidad. Hoy día éste sería un trato mucho menos agresivo con la naturaleza. Con la anterior afirmación, el autor no quiere decir que hoy se contamine menos por el uso del petróleo. Esto se debe a que, los descubrimientos disponibles a nivel tecnológico podrían haber beneficiado al ambiente, pero estos no se perciben, debido al crecimiento del parque automotor mundial. Esa tendencia se radicaliza al ver que no todos los progresos tecnológicos son utilizados para todos los productos. Solo si no es posible realizar el ciclo productivo con la aplicación de menor tecnología¹⁶ (o sea menores costos, más ganancia), estas innovaciones serán utilizadas. Según Eduardo Galeano, en Brasil, la Volkswagen y la Ford fabrican automóviles sin filtros para vender en el Tercer Mundo. En cambio esas mismas filiales

¹⁵ Solo algunos de los datos, los referidos a la industria automotriz global. Ver todos los datos de esta conferencia en Kovel (2005). Se presenta confusa la periodización de estos datos en el texto que dice “Trece años más tarde de la publicación de los límites del crecimiento”, pero es matemáticamente imposible si se refiere a la publicación de Meadows (1972). Puede referirse también a una publicación sucesiva a la nombrada del año 1992 de la misma autora.

¹⁶ Nos referimos a mejoras tecnológicas que mejorarían la calidad ambiental del producto, las cuales aumentan los costos de producción. No son innovaciones que permitan ahorrar mano de obra

brasileñas producen automóviles con filtros para vender en el Primer Mundo. La Argentina produce gasolina sin plomo para la exportación. Para el mercado interno, en cambio produce gasolina venenosa. En toda América Latina los automóviles tienen la libertad de vomitar plomo por los caños de escape (Galeano, 1994). Por lo tanto, los progresos ambientales que podrían obtenerse mediante los inventos tecnológicos, se ven insignificantes a nivel global.

Un segundo problema menos percibido de la contaminación producida por el entramado de industrias que sirven al coche, es el de la descomunal expansión de las carreteras. Estas contribuyen al problema mundial de la desertificación y la impermeabilización de los suelos. Si bien el problema no es tomado como una consecuencia de la expansión del transporte automotor, una pequeña reflexión nos puede permitir ver su contribución al mismo. Los caminos de asfalto que implican los puentes, túneles, autopistas y calles rompen con los paisajes naturales, modificando los ecosistemas. Esto ha llegado al punto de afectar al medio ambiente submarino con la grotesca construcción de “El Canal de la Mancha”, que unió la superficie continental con el área insular de Europa Occidental. Pero en la superficie terrestre “la expansión de redes cada vez más largas y anchas de asfalto o cemento, dificultan todavía más la recarga de acuíferos y contribuyen mundialmente al más rápido escurrimiento de las aguas de lluvia hacia el mar, lo que rompe la vital tasa de intercambio entre las aguas saladas y dulces del mundo¹⁷” (Barreda, 2007: 44). La instauración de nuevas redes de carreteras promueve la deforestación, si bien los mayores causales de ésta se encuentran en la imposición de actividades que presionan para la extensión de la frontera agrícola.

Otro problema no menor es el desperdicio de recursos naturales que supone esta actividad. “Los automotores consumen más de la quinta parte de toda la energía utilizada por la humanidad y casi la mitad del petróleo. Debe agregarse el consumo de níquel (95 % de la producción total), zinc (35%), acero (20%), aluminio (12%), cobre (10%) y caucho (6%)” (Toledo, 2002). Otros problemas ambientales “se eslabonan con los poderosos procesos industriales de contaminación de la refinación del petróleo, la producción de autos (con su consabido despilfarro de agua), o la producción de cemento (que a su vez se superpone con la industria de la incineración de llantas y otras basuras, emisoras de dioxinas y furanos)”. (Barreda, 2007: 44)

¹⁷ Con el transporte por vía férrea, este impacto existiría, pero en un grado mínimo. Las formas en que se han hecho las vías del ferrocarril, permiten el paso del agua hacia el suelo, que se filtraría entre los durmientes y las piedras.

Los aportes hasta aquí señalados dan cuenta del profundo impacto que tiene la industria automotriz y las actividades relacionadas a ella. No resulta casual en este sentido, que las principales marcas dentro del mundo automotor hayan movilizado numerosos recursos para generar una imagen de una empresa preocupada por el medio ambiente. Un simple acercamiento a estos programas ambientales daría cuenta una racionalidad que sostiene la ruptura de la relación entre sociedad y naturaleza. Pero para decirlo con las mismas palabras de estas compañías citaremos a una de ellas: “*Fiat* está convencido que la interacción con el *mundo externo* es indispensable y útil para acrecentar la cultura ambiental...”¹⁸ (La *itálica* es nuestra). Este “acto fallido” de considerar a la naturaleza (y también a la sociedad), como algo externo a la empresa confirma nuestra anterior afirmación.

Los programas ambientales de muchas de estas empresas están relacionados con generar una imagen positiva de la “protección ambiental” que realizan en sus procesos productivos. El resultado de estas campañas, es que las empresas refuerzan los mecanismos por los cuales logran que sus productos sigan dominando los territorios sin ser vistas por la comunidad como responsables de la contaminación. Lo que no logran ocultar y es cada vez más preocupante es la contaminación en las ciudades, de eso nos ocuparemos siguientemente.

Efectos sobre el medio ambiente urbano

En las grandes ciudades el impacto del automóvil es más conocido, vivido y sufrido. Para poder apreciar los problemas generados debemos comenzar señalando que¹⁹:

- desde los inicios de la recuperación económica, a comienzos del año 2002 y hasta el mes de marzo del 2007, se vendieron en Argentina 561.213 automóviles.
- entre 2006 y 2007 solo en la Ciudad de Buenos Aires, se vendieron: 61.001 automotores.
- y entre enero y septiembre de el corriente año: 79.372 (automóviles + vehículos comerciales livianos), en la misma ciudad.

El tema es tomado con preocupación en las esferas de planificación del GCBA, por lo menos en cuanto a los diagnósticos. Según afirma el PUA, “El transporte y la vialidad – casi 20 millones de viajes diarios de personas, miles de carga y 1,4 millones de vehículos que atraviesan las fronteras administrativas de la Capital- es uno de los principales problemas metropolitanos” (COPUA, 2000: 61).

¹⁸ Extraído de la página de Fiat Auto Argentina S.C.A.

¹⁹ según relevamiento del mercado automotor provistos por Asociación de Concesionarios de Automotores de la Republica Argentina. (Datos extraídos del Sitio Web de ACARA)

El primer inconveniente que así se genera es la contaminación del aire. El automóvil durante su uso excreta, los siguientes contaminantes: metano, ozono, monóxido de carbono, óxido nítrico y dióxido de carbono (principal agente causante del efecto invernadero). A modo de ejemplo, un vehículo con un solo pasajero realizando un viaje de 5 Km. todos los días durante un año, emite cerca de 350 kilogramos de dióxido de carbono²⁰. Buenos Aires está en una situación privilegiada respecto a otras ciudades, ya que su relación con el Río de La Plata, aunque bastante negada, permite la circulación de vientos que barren el *smog* de la contaminación vehicular. Sin embargo, todas estas ventajas pueden ser deterioradas por el auge inmobiliario en varias zonas cercanas al río. La construcción de torres en altura provocaría una mayor concentración de los gases tóxicos producidos por el tráfico vehicular. La toxicidad del aire urbano, trae aparejado problemas nerviosos, afecta tanto al sistema cardíaco y vascular como a las vías respiratorias, principalmente a las personas con alergias respiratorias y a las asmáticas.

Otro efecto de la saturación vehicular es el de la contaminación sonora, producto del ruido generado por los autos y colectivos en su transitar por las calles, y por el uso de las bocinas en los espacios congestionados. Para comprobar la relación existente entre tráfico vehicular y contaminación sonora, basta nombrar que el PUA ofrece un mapa (COPUA, 2000: 46) donde se identifican las diferentes criticidades ambientales de la ciudad. Se observan 60 puntos de contaminación sonora, y no es azaroso que ellos se presenten en casi la totalidad de las grandes arterias de la ciudad. “El nivel sonoro equivalente a más de 65 decibeles provoca dificultades para sostener una conversación normal y a partir de 85 decibeles se producen lesiones en el oído si el ruido es continuo. En las áreas centrales, tanto en horarios matutinos como vespertinos predominan valores en el rango de 75-85 decibeles. En este aspecto se observa un aumento creciente en la generación de ruidos por modalidades inadecuadas de conducción. Si a lo mencionado se le agrega la falta de conocimiento de la comunidad sobre el efecto adverso de los ruidos sobre su salud, se presume que habrá pocas probabilidades de cambios en el corto plazo” (COPUA, 2000: 45).

Otra fuente de contaminación muy importante es producto del plomo que drena hacia las napas freáticas desde los cementerios de autos. El mapa nombrado anteriormente reconoce la existencia de 16 “basurales activos, inactivos y cementerios de automóviles” en la ciudad. Si bien todos ellos contaminan, es difícil saber cuantos de ellos son cementerios de chatarra automovilística. Uno de los casos más críticos es el caso de la Villa 20 de Lugano, donde los

²⁰ Extraído de la página web del GCBA.
(http://redexport.gov.ar/areas/med_ambiente/politica_y_gestion/transporte_sostenible.php?menu_id=20953)

vecinos han denunciado la intoxicación de varios niños del barrio por consumir el agua contaminada con plomo y respirar el aire (también impuro) del lugar. Por este motivo, la Legislatura declaró el 22 de mayo la emergencia ambiental, sanitaria y de infraestructura, por un año, de la Villa 20. La decisión se tomó a partir de un informe de la Defensoría del Pueblo, en la que se denuncia que niños que viven en ese barrio “están contaminados con altas dosis de plomo en la sangre”. El cementerio de autos, es un depósito de vehículos secuestrados por orden judicial, que gestiona la Policía Federal. Esos vehículos son los que han generado la contaminación, a partir de la pérdida de aceite y la presencia de elementos que no son biodegradables, como neumáticos y acumuladores. Barreda alerta sobre el peligro de que estos terrenos “se conviertan en ‘tierras pardas’ o brownfields, muy difícilmente reversibles”, de la misma manera que lo son las estaciones de servicios, de las que hablaremos en el próximo párrafo. Aún siendo así, los vecinos reclaman desde hace tiempo la construcción de viviendas en ese terreno, posiblemente sin percibir el riesgo de contaminación.

Las fuentes de contaminación producto del transporte automotor que siguen a continuación difícilmente son percibidas como tales. Indicamos así que estos solo se producen en ocasiones especiales. Una de ellas es la contaminación que generan los líquidos vertidos por los automóviles en las calles. La misma ocurre en todo momento, llegando estos líquidos a desembocar en las cloacas a partir de las lluvias. Se trata de combustibles, grasas, lubricantes, plásticos y metales que se desprende del desgaste regular de los vehículos. Así también ocurre que las estaciones de servicio albergan gigantescos tanques subterráneos o superficiales de combustible, que padecen regularmente de derrames que contaminan a los suelos, el subsuelo y los acuíferos, así como pueden ocasionar accidentes de grandes dimensiones (Barreda, 2007). Según Barreda estas tierras donde se albergan estos emprendimientos son de muy difícil recuperación. Se debe a que, estos emprendimientos se implantan por un tiempo relativamente largo, y durante ese tiempo reciben una cantidad de contaminantes muy grandes. Por otro lado, las estaciones de servicio son un punto de contaminación del aire bastante importante (y más si se tiene en cuenta que están distribuidas por toda la ciudad), debido al olor nauseabundo que genera la actividad de cargar el combustible en los autos.

Para finalizar el relato concerniente a los efectos sobre el medio ambiente urbano debemos considerar a la ciudad misma como un factor de deterioro ambiental global. Un trabajo de Mathis Wackernagel utiliza un concepto que podría medir el deterioro ambiental que generan las ciudades, el cual está comenzando a ser utilizado por muchas agencias estatales en el mundo, para tener datos más precisos sobre deterioro ambiental. “Podemos

calcular cuanta superficie con productividad ecológica es necesaria para mantener exclusivamente a estas actividades humanas. La suma de estas áreas se llama ‘la *huella ecológica*’ (Wackernagel, 1996; 43). Según el autor las huellas de las grandes ciudades superan en 100 a 200 veces su propia área. Una ciudad que basa su transporte en el vehículo individual, no puede reducir su huella ecológica. La huella ecológica de un canadiense promedio, responde a 4,2 hectáreas, de las cuales 0,9 corresponden al transporte. ¿Cuál será la huella de un habitante de los barrios cerrados que se desplaza desde la periferia hasta el centro en una camioneta 4x4?

Nos enfrentamos aquí al hecho de que muchos de estos problemas parecieran ser invisibles. El concepto de percepción del riesgo, que es utilizado en diversos estudios sobre problemáticas ambientales, nos puede permitir comprender el porqué de la utilización masiva de los autos en las ciudades. ¿Existe una real percepción de los problemas graves que causa esta epidemia de coches? ¿Qué actores sociales lo perciben como una amenaza? La respuesta que podemos esbozar, siendo este un primer acercamiento a la cuestión es que no existe una real percepción de la problemática que generan la propagación de automóviles. Por lo menos no existe a nivel social, y esto se demuestra con los datos sobre ventas de autos. Anclada en la conciencia de los individuos como necesaria y obligatoria. Establecida como dictadura en los territorios. Contaminando el mundo y depredando los recursos naturales. ¿Estamos, como diría Galeano²¹, ante una autocracia sin oposición?

Crítica de los actuales planes de “desaliento” del automóvil

Si bien los problemas generados por el automóvil parecieran no ser identificados por la sociedad en su conjunto, los “planificadores” sí lo han reconocido como una complicación para un medio ambiente saludable. Por este motivo se vienen concretando propuestas tendientes a aminorar la circulación de los mismos en la ciudad, y no es la actual gestión la primera que intenta implementarlas. Parte de este proceso fue el ensanche de las veredas de la Avenida Corrientes en su zona céntrica, restringir la circulación de autos en el microcentro. Sin embargo, estas políticas se muestran poco eficientes ante la presión devoradora del coche. Más ineficientes y contradictorias parecieran ser algunas de las políticas impulsadas por la actual gestión del GCBA, más centrada en endurecer los controles vía multas, que en luchar contra la irracionalidad de la automovilidad. No obstante, las discusiones abiertas mostraron

²¹ Galeano tituló uno de sus escritos publicados en el Libro “Úselo y tírelo” (1994) como “La autocracia: una dictadura sin oposición”.

la dificultad que implica llevar a cabo una planificación racional de la movilidad. Esto no significa que sea imposible. Veremos otras ciudades donde se ha logrado este objetivo.

Un ejemplo paradigmático es el de la ciudad Brasileira de Curitiba. “La consolidación del modelo ecológico de Curitiba ha sido posible gracias a más de veinticinco años de desarrollo de un nuevo proyecto urbano, promovido por un amplio equipo multidisciplinar de arquitectos, urbanistas, ingenieros, economistas, abogados, sociólogos, historiadores y otros técnicos” (Montaner, 1999: 69). Se demuestra así, que la interdisciplinariedad en los procesos de planeamiento es un camino a través del cual se obtiene buenos resultados. El PUA de la Ciudad de Buenos Aires, no pareció contemplar esta necesidad y fue asesorado casi en su mayoría por arquitecto e ingenieros. “El primer elemento que destaca del modelo de Curitiba es el elaborado sistema de transporte público (...) En Curitiba, que tiene casi 2 millones de habitantes, cada día se trasladan en autobús 1.800.000 viajeros que pueden recorrer la ciudad de punta a punta en veinte minutos. (...) Ello significa que el 70% del total de los viajes se realizan en autobús” (Montaner, 1999:70). A ésta política eficiente de transporte público, hay que agregarle el elemento complementario de la creación en 1978 de la red de ciclovías, carriles para bicicletas, extendidas a lo largo de zonas con posible degradación ambiental. Otro elemento importante que humaniza a esta ciudad es la peatonalización, casi total de su centro histórico, así como la creación de parques que sirven de drenaje a todo el territorio.

Otras ciudades también están liberándose de autos, sobretodo en Europa, donde hace tiempo organizaciones de la sociedad civil llevan a cabo acciones para impulsar el uso masivo de la bicicleta, tranvías, etc. “En 1992 hubo un plebiscito en Amsterdam. Los habitantes resolvieron reducir a la mitad el espacio, ya muy limitado, que ocupan los automóviles. Tres años después se prohibió el tránsito de autos privados en todo el centro de la ciudad italiana de Florencia, prohibición que se extenderá a la ciudad entera a medida que se multipliquen los tranvías, las líneas de metro, las vías peatonales y los autobuses y las ciclovías” (Galeano, 1996).

En la Ciudad de Buenos Aires el sistema de transporte público está bastante deteriorado. El mismo se encuentra integrado por varios elementos: transportes ferroviarios de superficie que captan un 6% del total de desplazamientos regionales con servicios organizados en 6 concesiones privadas que administran las 7 unidades operativas (Sarmiento, Mitre, San Martín, Belgrano Norte, Belgrano Sur, Urquiza y Roca). Los subterráneos son el único transporte sin alcance regional, y se divide en 6 líneas, de las cuales 4 tienen trazado radial con destino final en el Área Central. Actualmente está en funcionamiento la nueva línea H que unirá (en el futuro) Retiro con Nueva Pompeya. “El otro elemento es el Transporte

Automotor Público de Pasajeros, red de 300 líneas, que moviliza 7 millones de pasajeros diarios constituyendo el modo público de mayor participación en el total de viajes con una flota de casi 15.000 vehículos”. (COPUA, 2000: 62). Con todas estas modalidades de transporte público, algunas de ellas subsidiadas por el Estado Nacional, no se ha podido evitar la progresiva retracción del mismo, a expensas del crecimiento del parque automotor. Este sistema de transporte público posiblemente deba integrar a un nuevo elemento: las bicicletas públicas. “Recientemente, la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires aprobó la Ley sobre el Sistema de Transporte Público de Bicicleta²² concretando así un importante impulso al uso de la bicicleta como modo de transporte.” (Ludueña, 2008: 3). Este proyecto se presenta auspicioso, ya que la ciudad posee un espacio apto para ser recorrido en bicicleta. No presenta grandes elevaciones, las distancias no son imposibles de transitar a pedal. Sin embargo se generan dudas sobre su real posibilidad de ser puesto en marcha. La ciudad no parece contar con la infraestructura para dotar de tranquilidad a los ciclistas de que no van a ser arrollados por los carros. ¿Se pondrán en marcha carriles exclusivos para bicicletas? Esta sería una forma de poder reducir los niveles de contaminación en la ciudad, ya que aún siendo gratuito²³ el sistema no todo el mundo se animaría a conducirse en bicicleta en las condiciones actuales de circulación vehicular.

Otro elemento a evaluar es el taxi, un vehículo de por sí antiecológico, que circula sin ninguna necesidad, consumiendo combustible y generando gases, a la espera de algún pasajero. Es muy difícil poder introducir a éste en la categoría de medio público de transporte, ya que sus tarifas son prohibitivas para la mayoría de la población²⁴, por otro lado no es un transporte masivo. La creciente actividad taxista en la ciudad es un rasgo más de lo profundamente antiecológica que es la movilidad en Buenos Aires.

Con el descripto estado de situación como telón de fondo, varias fueron las polémicas en torno a los proyectos que impulsa la actual gestión del GCBA. La desatada por la implementación de los carriles exclusivos para colectivos, da cuenta de la complejidad de la cuestión. En un principio se había resuelto ampliamente y con consenso en la Legislatura, la implementación de estos solamente para los colectivos. En contraste con ese apoyo político, ante la presión sindical de los taxistas, se dio marcha atrás con la medida y se lanzó un periodo de prueba de 180 días en dos Avenidas principales, en los que la exclusividad para el

²² Proyecto del Diputado Pablo Failde, aprobado el 6 de diciembre de 2007, Ley 2586, Boletín Oficial N° 2848.

²³ Parece que ni siquiera será así. El proyecto original estaba pensado para ser un subsistema de transporte público estatal, pero la nueva composición de la legislatura lo cambió para ser gestionado por una concesión.

²⁴ Salvo para los turistas, que han crecido en cantidad luego de la devaluación de la moneda implementada en el año 2002.

transporte público será durante tres horas diarias. Llama la atención la ausencia de otras voces en esta discusión, la cual pasa a ser de ésta manera no una disputa por una utilización racional del espacio público, sino una lucha entre intereses económicos por el usufructo del mismo.

Otro proyecto que se está impulsando, es la peatonalización del microcentro. Este plan es parte del proyecto denominado “Plan Prioridad Peatón”, inspirado en varias experiencias internacionales. Sin embargo, este recibió su primer golpe no por ser rechazado en sí mismo, sino por la forma de ser implementado, la cual analizaremos luego. La prueba piloto de este plan era la peatonalización total de la calle Defensa y su continuación, Reconquista, desde la Avenida San Juan, hasta la Plaza San Martín. Al comenzar las obras y sin consultar a los vecinos, se comenzaron a levantar todos los adoquines de la Calle Defensa, protegidas por la ley 65 por ser patrimonio histórico de la Ciudad. Así es que, la Asociación Civil “Basta de Demoler” consiguió frenar las obras y que no se altere el paisaje tradicional del barrio. Pero se da la paradoja de que no solo se levantan los adoquines en las zonas incluidas en este plan, sino que en toda la ciudad se levantan los adoquines, incluidos los que hacen a la vez de “canaletas” en las calles. El adoquinado no solo confiere identidad barrial y es motivo de atracción turística, sino que tiene muchas ventajas ecológicas, entre ellas: confiere mejor escurrimiento de agua evitando inundaciones, tiene impacto ecológico nulo, por ser un producto natural (contra el asfalto que en contacto con el calor desprende emanaciones tóxicas), mantiene amojonados a muchos árboles centenarios, evitando la rotura de calles, tiene duración mínima de cien años. Por otro lado, obliga a una menor velocidad de circulación y con ello mayor seguridad al tránsito. Expertos en seguridad vial dicen que es mejor la calle asfaltada, porque da más seguridad al frenar el coche y evita las roturas del mismo. Es interesante ver ésta lucha de sentidos y como se plasma en los territorios: mientras los vecinos piden que sea respetada su forma de habitarlo, los “expertos” recomiendan que se introduzcan modificaciones por los inconvenientes que el se genera en el tránsito

Un tercer proyecto que podríamos abordar críticamente, es el de las “playas de disuasión”. Este proyecto viene incluido dentro de muchas de las propuestas que hicieran los técnicos del PUA, motivo por el cual la responsabilidad le excede a la actual fuerza política gobernante. Se prevé con ésta proposición, construir grandes estacionamientos en diferentes puntos de la ciudad, para que quienes se trasladen a la ciudad en automóvil puedan estacionar en ese lugar su vehículo y luego acercarse a su destino con el transporte masivo. Los lugares elegidos para estas playas de estacionamiento son en general, los subsuelos de las plazas. Por lo tanto habrá una superposición de dos usos del espacio público, que no parecen ser conjugables. Se verán los alrededores de las plazas desbordados de coches en busca de un

lugar para estacionar. Eso sucederá en caso de que los automovilistas tengan a bien dejar su auto y seguir el recorrido en transporte público, caso contrario no se verán los resultados esperados. Pero hay que hacerse una pregunta esencial ¿Quiénes se verán beneficiados por la construcción de estas infraestructuras? ¿Los que habitan la ciudad o los que la utilizan como paso?

Más allá de la crítica socioambiental y territorial, es preocupante la manera de concebir la gestión política de estos temas. Y ese es uno de los motivos por los que los planes pueden fracasar o no llegar a su implementación, incluso los planes ampliamente consensuados, como el de los “carriles exclusivos”. Nos referimos a una forma de concebir la política como el saber de los expertos y los técnicos. En palabras del Ministro Daniel Chaín²⁵, lo esencial es “que los legisladores y los funcionarios se estén comprometiendo a hacer lo que los técnicos de la ciudad vienen reclamando hace ya mucho tiempo”.

No solo las alternativas técnicamente cualificadas son posibles para enfrentar a la automofilia, muchas otras opciones son posibles, pero para darle un marco de planeamiento social real, estas opciones deben ser pensadas por amplios sectores de la sociedad y no solo por los arquitectos e ingenieros que asesoran a funcionarios. Esta es la única manera de recuperar los territorios en los cuales tradicionalmente hemos desarrollado nuestras vidas. “Aquí la crítica del transporte y del automóvil es inseparable de la crítica del Estado (...) y de la vida cotidiana” (Amigos de Ludd, 2007).

Conclusiones

Para abordar a una reflexión final, podemos partir de una pregunta elaborada por los convocantes a esta mesa: ¿Es la lucha por el espacio público una nueva forma de lucha de clases? Sin duda, debemos decir que sí. Esta nueva forma de enfrentamiento no es ya por la apropiación de la riqueza socialmente producida. Tampoco lo podemos ver bajo un enfoque tradicional (burguesía contra proletariado), ya que en el caso que nos ocupa, los segundos también utilizan automóviles. Sin embargo, podemos pensar como en la apropiación individual del espacio público mediante estos patrones de movilidad, el interés particular es colocado por encima del interés general, lo cual claramente perjudica a los sectores populares.

Con respecto al medio ambiente, podemos hacernos el mismo cuestionamiento ¿Es la lucha por el medio ambiente una nueva forma de clases? Las luchas medioambientales son claramente transversales a las clases sociales, eso les da su potencialidad. Desde ese punto de

²⁵ Palabras del Ministro en ocasión del cierre de las Jornadas “La Ciudad y La Movilidad”, organizadas el 21 y 22 de julio del año 2008 por el Ministerio de Desarrollo Urbano, del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

vista podremos dar una respuesta negativa. Pero abordando el debate, desde la necesidad de una planificación racional vemos como los intereses de las clases empiezan a ser visibles. Para emprender un camino hacia un modelo de ciudad ecológica, es necesaria una planificación que no se subordine al dictado del capital y sus industrias. Simplemente imaginemos la presión que ejercerían las industrias automovilísticas si se vieran disminuidas sus ventas, por efecto de la lucha contra el automóvil. Por otro lado estos planes tendrían que frenar el crecimiento de las ciudades. Esto de por sí no es favorable al capital (que vería desconcentrada la mano de obra), pero probablemente tampoco sea aceptado por amplios sectores de la población que han elegido las grandes ciudades como destino.

Frente a la aceleración de la vida que se nos plantea única alternativa posible, en una ciudad que ha optado por la vida privatizada, y cedido el espacio público al capital, convencidos de que es posible algo distinto a la furia contaminante y depredadora de los automóviles y las carreteras. Es necesario seguir estudiando alternativas, para crear ciudades que estén más relacionadas con lo natural. En definitiva, derrotar el “*apartheid mental*” del mundo urbano, que nos aleja del contacto directo con la naturaleza.

Bibliografía.

- Amigos de Ludd. (2007). “El mito de la automovilidad”. En *Resquicios. Revista de Crítica Social* N° 3, 12-17. Bilbao.
- Azuela, Antonio. “Reconciliarse con la naturaleza. Y con la ciudad” En *Revista Mundo Urbano* N° 24, Agosto 2004. Instituto de Investigaciones Sociales, UNQ. Buenos Aires.
- Barreda, Andrés. “Impacto ambiental y social global de las megainfraestructuras de transporte”. En *Revista Ecología Política* N° 31, Febrero 2007, 41-51. Barcelona.
- Brailovsky, Antonio y Foguelman Dina. (1995) *Memoria Verde. Historia Ecológica de la Argentina*. Editorial Sudamericana. Buenos Aires.
- Ceceña, Ana E. (2001). “La territorialidad de la dominación. Estados Unidos y América Latina”. En *Chiapas* N° 12, México D.F.: Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM.
- Ciccolella, Pablo. “Grandes inversiones y dinámicas metropolitanas: Buenos Aires ¿ciudad global o ciudad dual del siglo XXI?”. En *Revista Mundo Urbano* N°5, Septiembre 2000. Instituto de Investigaciones Sociales, UNQ. Buenos Aires
- Consejo del Plan Urbano Ambiental. (2000). Documento Final. Plan Urbano Ambiental. Secretaria de Planeamiento Urbano. GCBA.
- Galeano, Eduardo. (1994). *Úselo y tírelo. El mundo visto desde una ecología latinoamericana*. Editorial Booket, 4ª edición. Buenos Aires
- Galeano, Eduardo. (1996). “La religión del automóvil”. En *Brecha*. Montevideo

- García, Ernest. (1999). "La sostenibilidad de las ciudades y la organización social de la movilidad". En Revista Ecología Política Nº 17, Julio 1999, 55-67. Barcelona
- Kovel, Joel. (2005). El enemigo de la naturaleza. ¿El fin del capitalismo o el fin del mundo? Editorial Asociación Civil Tesis 11. Buenos Aires.
- Kullock David y Szklowin Cira (1994). "Apuntes para una Política de Espacios Públicos" En: Los Espacios Públicos. Buenos Aires, Secretaria de Extensión, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (UBA).
- Leff, Enrique. Geopolítica de la biodiversidad y el desarrollo sustentable. En Observatorio Social de América Latina, año VI, Nº 17, mayo-agosto 2005, Buenos Aires.
- Ludueña, Manuel. (2008). "Las bicicletas públicas están llegando a Buenos Aires". En Saber Como Nº 61. Febrero de 2008. Instituto Nacional de Tecnología Industrial. Buenos Aires.
- Montaner, Joseph Maria. (1999). "El modelo Curitiba: movilidad y espacios verdes". En Revista Ecología Política Nº 17, Julio 1999, 69-71. Barcelona
- Oszlak, Oscar (1991). Merecer la Ciudad: Los pobres y el derecho al espacio urbano. Ediciones CEDES- Humanitas. Buenos Aires.
- Sejenovich, Héctor. Economía y ambiente. Crítica a la Economía Política No Sustentable. Cap. 6 (inédito).
- Sennett, Richard. (2000). La corrosión del carácter. Las consecuencias personales del trabajo en el capitalismo. Editorial Anagrama. Buenos Aires.
- Toledo, Víctor M. "La religión del automóvil. Crónica de una tragedia". En Revista Ecología Política Nº 23, Abril 2002, 9-12. Barcelona.
- Torres, Horacio. (1996). Procesos recientes de fragmentación socio-espacial en buenos Aires. La suburbanización de las elites. En Seminario El nuevo Milenio y lo urbano. Instituto de Investigación Gino Germani. Buenos Aires.
- Wackernagel, Mathis. "¿Ciudades sostenibles?". En Revista Ecología Política Nº 12, Diciembre 1996, 43-49. Barcelona.